Deutscher Bundestag **Drucksache 17/6606**

17. Wahlperiode 14. 07. 2011

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Eva Bulling-Schröter, Sabine Stüber, Jan Korte, Ralph Lenkert, Dorothee Menzner und der Fraktion DIE LINKE.

Erhaltung der Elbe

Die Elbe gilt als einer der wenigen naturnahen Flüsse Mitteleuropas. 33 Naturschutzgebiete, 29 Landschaftsschutzgebiete, der Nationalpark „Sächsische Schweiz“ und das UNESCO-Biosphärenreservat „Flusslandschaft Elbe“ liegen an der Elbe (UNESCO = Organisation der Vereinten Nationen für Erziehung, Wissenschaft und Kultur). Im 2. Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ist die Elbe ab Lauenburg als Nebennetz eingestuft, was keinen weiteren Ausbau beinhaltet (28. April 2011, 2. Bericht des BMVBS an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages, Ausschussdrucksache 17(8)2983).

Das Einzugsgebiet der Elbe gehört zu den größten Flussgebieten Mitteleuropas. Insgesamt haben vier Staaten (Deutschland, Tschechien, Österreich und Polen) daran einen Anteil und somit auch Verantwortung. Nach der EU-Wasserrahmenrichtlinie sind eine ökologische Durchgängigkeit stromab- und -aufwärts sowie die Beibehaltung des Grundwasserspiegels die Hauptziele der Fraktion DIE LINKE. zum Schutz dieses einzigartigen Naturraums.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist eine Erneuerung oder eine Verlängerung von Regelbauwerken (z. B. Buhnen) an der Elbe nach der Neueinstufung des BMVBS zulässig?
2. Wie definiert die Bundesregierung eine geringere Intensität im Ausbau und in den Optimierungen (in der Kategorie Nebennetz) genau?
3. Welche Aufgaben umfasst das und welche nicht?
4. Welche Maßnahmen zählen nach Auffassung der Bundesregierung zu Ausbaumaßnahmen mit geringerer Intensität, und welche Maßnahmen werden als Optimierung definiert?
5. Sollen die verkehrsbezogene Unterhaltung und der verkehrsbezogene Betrieb auf und an der Elbe an Dritte vergeben werden?
6. Wenn ja, wie soll die Vergabe erfolgen?
7. Gibt es eine Kosten-Nutzen-Analyse für die Bundeswasserstraße Elbe, und werden für zurückliegende und künftige Maßnahmen Kosten-Nutzen-Analysen durchgeführt?
8. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeiten der grenzübergreifenden Zusammenarbeit, die sich aus der Vereinbarung über die internationale Kommission zum Schutz der Elbe (IKSE) ergeben?

9. Welche sind aus Sicht der Bundesregierung die wichtigsten Ergebnisse des Abschlussberichtes zum Aktionsplan Elbe?
10. Wie schätzt die Bundesregierung den Arbeitsstand des Bewirtschaftungsplanes Teil A zum jetzigen Zeitpunkt ein, und wodurch wird das Ineinandergreifen der Bewirtschaftungspläne Teil A (internationale Flussgebietseinheit) und Teil B (nationale Flussgebietseinheit) gewährleistet?
11. Wie wirkt sich die Arbeit der IKSE auf Ausbaupläne der Elbe in Deutschland und Tschechien aus?
12. Gibt es eine Beteiligung deutscher Fachbehörden im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu dem Vorhaben des Staustufenbaus bei Decin und, wie in der EU vorgesehen, eine gemeinsame Umweltverträglichkeitsprüfung, und wie ist die Zusammenarbeit mit den tschechischen Behörden organisiert?
13. Wie sieht der aktuelle Zeitplan für die Errichtung der Staustufe Decin aus?
14. Welcher ökonomische Nutzen entsteht aus diesem Querbauwerk, und welchen Anteil hat die Frachtschifffahrt an diesem Nutzen?
15. Wie passt die von tschechischer Seite geplante ganzjährige Fahrrinnentiefe von 1,90 m bei Decin (1,40 m Tauchtiefe plus 0,5 m Flottwasser) mit der auf der anschließenden deutschen Seite angestrebten Fahrrinnentiefe von 1,50 m an 345 Tagen im Jahr zusammen?
16. Inwiefern ist eine gemeinsame Absichtserklärung zwischen dem BMVBS und dem Ministerium für Verkehr der Tschechischen Republik (31. Juli 2006, Gemeinsame Absichtserklärung über die Zusammenarbeit und die verkehrlichen Ziele und Maßnahmen für die Elbe-Wasserstraße bis zur Staustufe Geesthacht bei Hamburg zwischen dem BMVBS und dem Ministerium für Verkehr der Tschechischen Republik) zur ganzjährigen durchgängigen Schiffbarkeit rechtlich bindend?
17. Hält die Bundesregierung diese Absichtserklärung aufrecht, nachdem der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Enak Ferlemann in seiner Antwort auf die Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Burkhard Lischka mitgeteilt hat, dass an einem freifließenden Fluss wie der Elbe keine Mindesttiefen garantiert werden können (Antwort der Bundesregierung zu Frage 46 auf Bundestagsdrucksache 17/840)?
18. Wie beurteilt die Bundesregierung Pläne, einen dreilagigen Transport auf der Elbe zu ermöglichen; welche Fahrrinnentiefe erfordert der dreilagige Verkehr, und inwieweit ist diese Tiefe zu gewährleisten?
19. Wie viele Elbbrücken müssten dafür umgebaut werden?
20. Welche Brücken betrifft das genau?
21. Wie viel Prozent Leerfahrten gab es auf der Elbe von 2005 bis 2010 (bitte separat nach Jahren sortiert angeben)?
22. Wie beurteilt die Bundesregierung die Chancen für Wirtschaftlichkeit und Zukunft des Gütertransports auf der Elbe bei dem Einsatz flussangepasster Frachtschiffe, wie der Bau des Containers Leichter als Prototyp, und welche Fahrrinnentiefe erfordern diese Schiffstypen?
23. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, den Bau von flussangepassten Frachtschiffen zu fördern?

Berlin, den 12. Juli 2011

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333